

Amélia Andrade (Universidade Nova de Lisboa), Beatriz Arízaga (Universidad de Cantabria), Eduardo Aznar (Universidad de La Laguna), Michel Bochaca (Université de La Rochelle), Laurence Jean-Marie (Université de Caen), Maryanne Kowaleski (Université de Fordham), Frédérique Laget (Université de Nantes), Michael Limberger (Université de Gand), Flávio Miranda (Universidade Nova de Lisboa), Jesús Sólorzano (Universidad de Cantabria), Mathias Tranchant (Université de La Rochelle)

Sociétés, mer et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Âge : enjeux, objets et méthodes de la recherche depuis les années 1990

1. Objectifs de l'étude et organisation du travail

L'étude répond à une « commande » des organisateurs du colloque qui souhaitaient un panorama des recherches récentes en histoire maritime médiévale présentant les enjeux, les objets et les méthodes développées par les médiévistes européens. Formulée ainsi, la demande constituait un défi méthodologique tout en ouvrant des perspectives scientifiques séduisantes car jamais un tel bilan n'avait été réalisé. L'envergure de la tâche excluait d'emblée sa réalisation par une seule personne et impliquait un travail d'équipe. Nous avons mobilisé un réseau associant depuis 2005 des chercheurs français (universités de La Rochelle, de Nantes et de Caen), espagnols (universités de Cantabrie et de La Laguna), portugais (universités Nouvelle de Lisbonne), qui a été élargi pour la circonstance à d'autres contributeurs des universités de Fordham (États-Unis) et de Gand (Belgique). L'étude a été acceptée avec intérêt par les personnes sollicitées qui ont répondu à la demande du mieux qu'elles pouvaient au regard d'un temps de réalisation relativement court.

L'équipe a été pensée en fonction de l'espace géographique à couvrir : les mers bordières et les littoraux de l'Europe atlantique (Norvège, Danemark, anciens Pays-Bas, îles Britanniques, France, Castille et Portugal), auxquels ont été ajoutés les avant-postes océaniques occupés par les Européens en 1492 (Islande, Groenland, Açores, Madère et Canaries). La façade atlantique d'al'Andalus sous domination musulmane ainsi que les établissements européens sur la côte occidentale de l'Afrique n'ont pas été pris en compte de même que les ports de la Baltique et de la Méditerranée occidentale. Enfin les compétences mobilisées se limitent à celles d'une poignée d'historiens des textes, bien loin de réunir tous les spécialistes des thématiques abordées et alors même que nombre d'avancées scientifiques récentes sont imputables à l'archéologie.

Une méthode de travail commune a été élaborée pour assurer la cohésion des résultats et permettre une approche comparative et réflexive :

1° - mise au point d'une grille d'analyse commune articulée autour des trois grandes problématiques du congrès déclinées en thèmes secondaires, avec la possibilité d'ajouter des rubriques selon les orientations propres de l'historiographie de chaque ensemble régional

2° - constitution d'une bibliographie et d'un bilan historiographique par grands ensembles régionaux : la Couronne de Castille en distinguant l'Andalousie et les Canaries de la côte septentrionale de la Galice au Guipúzcoa, la France de Dunkerque à la Bidassoa, la Flandre et les anciens Pays-Bas, les îles Britanniques et l'Irlande, la Scandinavie (Danemark, Norvège, Islande, Groenland). La notion d'« historiographie récente » a été entendue de 1990 à nos jours. Le choix du point de départ chronologique de l'enquête a été laissé à l'appréciation de chaque contributeur en fonction de l'historiographie régionale. Certains ont inclus le haut Moyen Âge afin d'intégrer les travaux sur les Vikings (Scandinavie, îles Britanniques, Normandie). D'autres ont fait commencer l'enquête au XI^e ou au XII^e siècle.

3° - synthèse des informations réunies coordonnée par Michel Bochaca et Amélia Andrade.

Faute de moyens permettant d'organiser des réunions en dehors d'une rencontre des deux coordinateurs un peu avant la tenue du congrès, le travail a été intégralement réalisé à distance grâce à des échanges par mail. Si des bibliographies ont été livrées sur tous les secteurs géographiques¹, le manque de temps n'a pas permis à certains contributeurs de fournir un bilan historiographique détaillé. En dépit de conditions matérielles contraintes, il a été possible de réaliser un large tour d'horizon de la recherche européenne au cours des trente dernières années.

2. Considérations générales sur le développement de la recherche en histoire maritime médiévale depuis les années 1990

Les changements survenus dans les cadres académiques tout autant que dans les moyens matériels et humains dont la recherche a disposé au cours des 30 dernières années expliquent une partie des évolutions par rapport aux années 1950-1980 qui furent une période faste pour l'histoire maritime médiévale. La relève a tardé à voir le jour après la disparition des grandes figures qui, à l'exemple de Florentino Pérez Embid († 1974) en Espagne et de Michel Mollat († 1996) en France, avaient imprimé leur marque au plan national et/ou international en animant la réflexion scientifique (renouvellement des thématiques, approches larges dans le temps et dans l'espace et ouvertes à d'autres disciplines) et en aidant à la structuration d'un courant historiographique en histoire maritime (congrès, commissions et comités). Dans le même temps, l'accroissement du nombre de chercheurs du fait de l'augmentation du nombre et de la taille des universités s'est accompagné d'une multiplication des champs de recherche avec pour corollaire une dispersion des centres d'intérêt. L'histoire maritime médiévale, comme l'histoire dite rurale, urbaine ou économique, a cédé la place à une histoire des mentalités elle-même aux multiples facettes, perdant en force et en lisibilité au niveau international et national.

À partir des années 2000, avec la mise en place de l'Espace Européen d'Enseignement Supérieur, la production scientifique a connu des changements drastiques dans le format et la durée de réalisation des thèses qui – sans porter de jugement sur le bien

¹ Cette bibliographie est trop longue pour figurer à la suite du présent article. Il n'a pas été possible de citer en notes tous les titres rassemblés sur un sujet donné.

fondé ou non d'une telle réforme - ont eu pour effet de limiter l'ampleur du travail en temps et donc en volume. En France, où le régime des thèses avait commencé à se transformer au cours de la décennie antérieure, on manque de recul pour apprécier les effets du passage des thèses d'État (une thèse principale doublée d'une thèse complémentaire) à la thèse d'université suivie ou non d'une Habilitation à Diriger des Recherches (des articles et une étude inédite organisés autour d'une ou de plusieurs problématiques)². Avec l'entrée en vigueur de la réforme dite de Bologne le temps imparti pour la réalisation d'une thèse d'université s'est réduit à 3 ans sur le modèle des thèses scientifiques. Or c'étaient pour une part les thèses d'État qui avaient rythmé les avancées en histoire maritime dans les années 1950-1970 avec, pour la façade atlantique de la France, la soutenance puis la publication de celles de Michel Mollat sur le commerce maritime normand, d'Henri Touchard sur le commerce maritime breton et de Jacques Bernard sur les navires et les gens de mer à Bordeaux. Depuis les années 1990 plusieurs thèses d'université ayant un rapport plus ou moins direct avec l'histoire maritime ont été soutenues³. Elles n'ont pas encore été prolongées par des HDR même si quelques unes devraient aboutir prochainement. En Espagne le système d'études supérieures constitué d'une Licence en 5 ans, d'une maîtrise (*tesina*) d'au moins un an et d'une thèse doctorale sans limite de temps prescrite, mais dont la durée était en général de 5 à 6 ans, a fait place en 2011 au système européen du LMD : *grado* en 4 ans, *postgrado* en un an et Doctorat en 3 ou 4 ans. Le Portugal connaît lui aussi depuis les années 80 la dissertation de master en 2 ans, suivie d'une thèse de doctorat en 3 ans. En dépit du tarissement du vivier d'étudiants et d'une désaffection pour l'histoire économique et institutionnelle quelques thèses rattachables en totalité ou en partie aux thématiques de l'histoire maritime ont été soutenues⁴. En Belgique aussi, les thèses de doctorat sont plus réduites en volume. Dans la

² Une des dernières thèses d'État, sinon la dernière, que l'on peut ranger dans le champ de l'histoire maritime au sens large est celle de Jean-Luc Sarrazin (*La campagne et la mer : les pays du littoral poitevin au Moyen Âge (fin XI^e - milieu XV^e siècle)*, thèse d'État inédite, Paris, 1997).

³ E. Barré, « Les possessions fluvio-maritimes de l'abbaye de Jumièges au Moyen Âge », *Chronique d'histoire maritime*, n° 52, 2003, p. 18-29, n° 53, 2003, p. 21-32 et n° 54, 2004. A. Gallicé, *Guérande au Moyen Âge. Guérande, Le Croisic, le pays guérandais du milieu du XIV^e au milieu du XVI^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003. F. Laget, *La perception de la mer dans l'Europe du Nord-Ouest à la fin du Moyen Âge (XIII^e-XV^e siècles)*, thèse d'université inédite, Nantes, 2011. L. Moal, *L'étranger en Bretagne au Moyen Âge : présence, attitudes, perceptions*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008. J. Paviot, *La politique navale des Ducs de Bourgogne (1384-1482)*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1995. S. Périsset, *La reconstruction d'une région littorale : la Saintonge méridionale à la fin du Moyen Âge (vers 1440 - vers 1530)*, thèse d'université inédite, La Rochelle, 2011, 2 vol. M. Russon, *Les côtes guerrières : mer, guerre et pouvoirs au Moyen Âge : France, façade océanique, XIII^e-V^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004. M. Tranchant, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003.

⁴ J. Añibarro Rodríguez, *Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Edad Media. Conflictos jurisdiccionales y comerciales*, Tesis doctoral, Universidad de Santander, 2013. M. Anthony Furtado, *Islands of Castile : artistic, literary, and legal perception of the sea in Castile-Leon, 1248-1450*. University of Oregon, 2011. A. S. Auger-Sergent, *Les Graffiti marins en Normandie (XIII^e-XIX^e siècles)*, Thèse de doctorat en Art et Archéologie, Université de Paris I, 1991, 4 vol. J. M. Bello León, *Comercio exterior y navegación atlántica en el Reino de Sevilla a fines de la Edad Media*, Tesis doctoral, Universidad de La Laguna, 1992. F. J. Garcís de Castro, *La marina de guerra de la Corona de Castilla en la baja Edad Media desde sus orígenes hasta el reinado de Enrique IV*, Tesis doctoral, Universidad de Valladolid, 2011. F. Miranda, *Portugal and the Medieval Atlantic. Commercial Diplomacy, Merchants, and Trade, 1143-1488*, Porto, University of Porto PhD dissertation, 2012. J. M. Montesdeoca Medina, *Los islarios de la época del Humanismo : El "De*

pratique elles se préparent désormais en 4 ans, après le mémoire de master réalisé en une année ce qui réduit les possibilités d'une recherche d'archives approfondie. La dernière grande thèse dans le champ de l'histoire maritime médiévale est celle que Gustaaf Asaert a consacrée à Anvers au XV^e siècle, soutenue en 1972 et publiée l'année suivante⁵.

Sous l'influence des sciences dites exactes le financement de la recherche passe de plus en plus par la réponse à des appels à projet lancés par des instances régionales, nationales ou européennes qui orientent les thématiques vers des problématiques sociétales et environnementales liées à la compréhension de problèmes contemporains et à l'anticipation des évolutions dans un futur proche. Les projets sont soumis à des procédures d'évaluation et leur éligibilité est conditionnée par la satisfaction de critères plus ou moins contraignants : interdisciplinarité, intégration de doctorants et de postdoctorants, constitution et mise à disposition du public de corpus de données informatiques (bases de données, systèmes d'information géographique...). L'histoire médiévale en général et maritime en particulier éprouve quelques difficultés à se mouler dans ces nouveaux cadres. On constate toutefois quelques tentatives en Espagne avec des programmes pluriannuels qui s'inscrivent dans une histoire médiévale maritime⁶. En France, à ce jour, les médiévistes n'ont pas été porteurs ni membres d'un programme en histoire maritime financé par l'Agence Nationale de la Recherche⁷. À l'échelle de l'Europe, aucun projet en histoire maritime médiévale n'a été financé par l'European Research Council.

Répondant à une quête constante d'originalité, la multiplicité des propositions des organisateurs de colloques tout autant que la diversité des angles d'approche des intervenants ont ouvert de nombreuses pistes de réflexion sur des sujets variés pour ne pas dire épars dans un laps de temps très court (ports, commerce maritime, pêche, construction

Insulis” de Domenico Silvestre, tesis doctoral, Universidad de La Laguna, 2000. A. J. Morais BARROS, *Porto. A construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, Porto, tese de doutoramento da Universidade do Porto, 2004. J. MOUCHARD, *Les sites portuaires gallo-romains et médiévaux de l'estuaire de la Seine*, thèse d'université inédite, Université de Rouen, 2008, 5 vol.

D. G. Sylvester, *Maritime communities in pre-plague England : Winchelsea and Cinque Ports*, Thèse de doctorat en histoire inédite, Fordham University, 1999.

⁵ G. Asaert, *De Antwerpse scheepvaart in de vijftiende eeuw*, Bruxelles, 1973 (Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Klasse der Letteren, Letteren en Schone Kunsten van België, 72).

⁶ Il s'agit de programmes de recherche I+D financés par le Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España. Université de La Laguna (E. Aznar Vallejo) : “La organización de armadas en Castilla en la Baja Edad Media” (BHA 2002-03878), “El mundo social de las gentes del mar en Andalucía durante la Baja Edad Media” (HUM 2007-60166), “*De mar a mar*”. *Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. (HAR 2010-17693). Université de Cantabria (J. Solórzano Telechea) : *Ciudades y villas portuarias en la articulación del atlántico en la Edad Media* (HAR 2009-08474) ; *Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media* (HAR 2012-31801).

⁷ On peut mentionner un programme développé à l'université de La Rochelle sous la direction de Mathias Tranchant et ayant bénéficié d'un financement régional dans le cadre du contrat de plan État-Région Poitou-Charentes (2007-2012) : “La gestion du risque maritime par les sociétés littorales de l'Europe atlantiques XII^e-XVI^e siècles”. Les travaux ont débouché sur trois publications : *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*, *Revue d'Histoire maritime*, n° 9, 2008 ; *Au risque de l'étranger : le protéger et s'en protéger dans les sociétés littorales de l'Europe atlantique au Moyen Âge et à l'Époque moderne*, *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, 2010 ; *Pluriactivité et mutualisation des risques dans les sociétés littorales de l'Europe atlantique au Moyen Âge et à l'Époque moderne*, *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 120, 2013.

navale, gens de mer...). Une fois la rencontre terminée et les actes publiés, on constate que le thème choisi est loin d'avoir été épuisé ce qui n'empêche pas son rapide abandon au profit d'autres questions. Dans ces approches conçues sur le temps long de l'histoire, le Moyen Âge, fréquemment réduit au bas Moyen Âge voire au seul ^{xv}^e siècle, est pris comme le *terminus a quem* comme si la tâche des médiévistes était de poser le cadre et la problématique pour des réflexions qui se développent surtout à partir du ^{xvii}^e siècles. La place des contributions en histoire médiévale y est donc limitée quand bien même les médiévistes annexent à leur profit les premières décennies du ^{xvi}^e siècle. La mise en place récente d'une évaluation nationale des chercheurs sur des bases bibliométriques ne semble pas avoir conduit à un recentrage des thématiques de recherche individuelles susceptible de profiter à l'histoire maritime.

À la différence des archéologues qui ont fait évoluer de manière significative les méthodes de fouille des épaves de navires et des sites portuaires, de traitement des données recueillies et de divulgation des connaissances vers le public, en particulier via les musées navals et maritimes⁸, les historiens des textes n'ont pas de mis en œuvre des sources écrites nouvelles. Certains ont cependant proposé une approche différente de documents déjà connus. Les sources de l'expansion maritime castillane et portugaise ont été relues avec un regard anthropologique, éloigné de la vision impérialiste qui prévalait encore au milieu du ^{xx}^e siècle. Sauf quelques rares exceptions comme lors du ^v^e centenaire de la découverte des Amériques, on observe un abandon assez général des éditions de sources. Au Portugal les commémorations des grandes découvertes maritimes ont permis un développement significatif des études sur la cartographie et sur les techniques de navigation à partir du ^{xv}^e siècle. On ne peut pas parler non plus de renouvellement des méthodes de recherche en dehors du développement des outils informatiques (bases de données et systèmes d'information géographique

Tous ces éléments ont concouru à une forte dispersion des chercheurs et de leurs travaux. Il en a résulté une quasi absence de réflexion commune sur la documentation disponible (types, nombre et qualité des sources), sur les concepts, la lexicographie et les méthodes d'analyse mis en œuvre. La tendance au cloisonnement national des thèmes de recherche aggravé par un cloisonnement linguistique de la production scientifique et son éparpillement dans de multiples canaux de publication, parfois d'accès difficile. Cela rend aujourd'hui difficiles les approches comparatives à partir de cette production bibliographique. Enfin on peut regretter une absence d'articulation avec les autres périodes de l'histoire et une faible implication des médiévistes dans les débats historiographiques de l'Atlantic History ou même de l'histoire maritime⁹ avec quelques exceptions notables

⁸ Voir à titre d'exemples : G. L. Good, R. H. Jones et M. W. Ponsford (dir.), *Waterfront archaeology : proceedings of the third international conference on waterfront archaeology held at Bristol 23-26 September 1988*, London, Council for British Archaeology, 1991 ; J. Bill et B. L. Clausen (dir.), *Maritime Topography and the Medieval Town: Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14-16 May 1998*, Copenhagen, National Museum of Denmark, 1999. G. Milne (dir.), *Timber building techniques in London, c. 900-1400 : an archaeological study of waterfront installations and related material*, London and Middlesex Archaeological Society special paper 15, 1992.

⁹ Alain Cabantous a nuancé la pertinence du concept d'histoire maritime pour situer ses travaux qu'il replace plus volontiers dans le cadre de l'histoire sociale (« Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des

comme l'œuvre de Felipe Fernandez Armesto, qui, dans le domaine de l'histoire des explorations maritimes, a souligné les origines médiévales¹⁰. On note depuis les années 2000 dans des universités espagnoles (La Laguna, Santander), portugaises (Lisbonne, Porto) et françaises (La Rochelle, Nantes, Caen) un regain d'intérêt pour des problématiques maritimes centrées sur le Moyen Âge. La situation littorale ou insulaire de ces universités a incité les chercheurs à faire de la mer, des littoraux et des ports un éléments d'identification de leurs travaux sans pour autant revendiquer ouvertement – et c'est là un paradoxe – leur appartenance à l'histoire maritime en tant que courant historiographique de référence. Les travaux consacrés à l'histoire de l'environnement et les opérations de conservation du patrimoine maritime ont ouvert de nouvelles perspectives. Il en est de même du renouvellement d'approches traditionnelles comme par exemple le commerce maritime qui est abordé sous un angle plus global (dynamiques spatiales, réseaux d'acteurs, modes et niveaux de consommation...). En Belgique, deux grands courants de recherche se sont développés à partir de traditions anciennes. Il s'agit d'une part de l'histoire du paysage dans la lignée des travaux d'Adriaan Verhulst, portée par des chercheurs des universités de Gand et d'Anvers sur la base d'une collaboration interdisciplinaire entre géographes et archéologues. Par ailleurs s'est développée l'étude des grands centres commerciaux, dont Bruges et Anvers, mais, de façon paradoxale, les questions d'histoire maritime ne sont guère prises en compte.

3. Bilan historiographique

Nous présenterons ici uniquement les grandes tendances de la recherche en histoire médiévale au cours des trente dernières années en les circonscrivant aux trois thématiques du congrès.

3.1. Environnements maritimes et littoraux

Le libellé de ce premier thème fait écho à des problématiques à la mode depuis quelques années. Les interrogations écologiques sur le devenir de la planète ont suscité un regain d'intérêt pour l'histoire du climat et de l'environnement lié à un besoin de mise en perspective sur la longue durée. Dans la limite des sources dont ils disposent, les médiévistes ont apporté leur contribution à la réflexion sur la compréhension des phénomènes climatologiques extrêmes (grandes tempêtes) et la prise en compte des risques de submersion marine¹¹. Pour autant, ils n'ont pas attendu les débats présents sur le

gens de mer », Actes du colloque *La recerca i la història marítima*, Barcelonne (2006), *Drassana. Revista del Museu Marítim*, 15, 2007, p. 84-96).

¹⁰ F. Fernández Armesto, *Before Columbus: Exploration and Colonization from the Mediterranean to the Atlantic, 1229-1492* (The Middle Ages Series), Basingstoke, London, 1987. Idem, *Pathfinders : A Global History of Exploration*, New York, 2006, voir en particulier les chapitres 4 et 5.

¹¹ B. Augustyn, *Zeespiegelrijzing, transgressiefasen en stormvloed en maritiem Vlaanderen tot het einde van de 16e eeuw: een landschappelijke, ecologische en klimatologische studie in historisch perspectief*. Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1992. J.-L. SARRAZIN, « Vimers de mer et sociétés littorales entre Loire et Gironde (XIV^e-XVI^e siècle », *Noroi*, t. 222, 2012, p. 91-102. J. A. Galloway, « Storm flooding, coastal

changement climatique et les risques liés à la mer pour s'intéresser aux rapports que les sociétés littorales entretenaient avec le milieu maritime dans lequel elles vivaient et duquel elles tiraient leurs moyens de subsistance. En France, dans la lignée des travaux d'histoire rurale réalisés depuis les années 1950, des études ont porté sur l'action des hommes et les transformations des campagnes littorales pour décrire les étapes de leur développement aux XI^e-XIII^e siècles, les crises qu'elles traversent aux XIV^e et XV^e siècles puis la reconstruction qui s'opère à la fin du XV^e et dans la première moitié du XVI^e siècle¹². L'attention s'est portée de façon globale sur l'aménagement des marais littoraux en Angleterre¹³ ou, de manière plus ciblée, sur les moulins à marée au Portugal¹⁴. En Belgique, Erik Thoen, Tim Soens et D. Thys ont poursuivi les travaux d'Adriaan Verhulst sur les paysages littoraux, tandis que l'historien néerlandais A. De Kraker publiait plusieurs études sur l'embouchure

defence and land use around the Thames estuary and tidal c. 1250-1450 », *Journal of Medieval History*, n° 35, 2009, p. 171-188.

¹² A. Chédeville, « La mise en valeur des marais de Dol : le témoignage des textes », dans L. Langouët (dir.), *Baie du Mont-Saint-Michel et marais de Dol. Milieux naturels et peuplements dans le passé*, Saint-Malo, Centre régional d'archéologie d'Alet, 1995, p. 101-109. S. Curveiller, « Hommes, terres, espaces en Flandre maritime au Moyen Âge », dans *La géographie au Moyen Âge. Espaces pensés, espaces vécus, espaces rêvés, Perspectives médiévales*, supplément au n° 24, 1999, p. 23-42. J.-L. Sarrazin, « Le littoral poitevin (XI^e-XIII^e siècle). Conquête et aménagement », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 99, 1992, p. 13-31 et 117-130. Idem, « Maîtrise et gestion de l'eau salée dans les campagnes du littoral poitevin (XII^e-XV^e siècle) », *Enquêtes rurales*, t. 7, 2000, p. 135-157.

Parmi les nombreux travaux sur les îles Britanniques, voir : L. Carenza et A. Aberg (dir.), *The Rising tide : archaeology and coastal landscapes*, Oxford, Oxbow Books, 2000. J. Eddison, *Romney Marsh: survival on a frontier*, Stroud, Tempus, 2000. H. Fenwick, « Medieval coastal landscape evolution – the example of the Lincolnshire Marsh », dans M. Lillie et S. Ellis (dir.), *Wetland archaeology & environments : regional issues, global perspectives*, Oxford, Oxbow Books, 2006, p. 108-118. J. A. Galloway (dir.), *Tides and floods : new research on London and the tidal Thames from the middle ages to the twentieth century*, London, Centre for Metropolitan History, 2010. S. Rippon, *The Transformation of coastal wetlands : exploitation and management of marshland landscapes in North West Europe during the Roman and medieval periods*, Oxford, Oxford University Press, 2000.

¹³ Outre les titres cités dans la note 10, voir aussi : M. Aston et C. Lewis (dir.), *The Medieval landscape of Wessex*, Oxford, Oxbow Books, 1994. J. Blair (dir.), *Waterways and canal-building in medieval England*, Oxford, Oxford University Press, 2007. M. Lillie et S. Ellis (dir.), *Wetland archaeology & environments : regional issues, global perspectives*, Oxford, Oxbow Books, 2006. A. Long, S. Hipkins et H. Clarke (dir.), *Romney Marsh : coastal and landscape change through the ages*, Oxford, Oxford University School of Archaeology, 2002.

¹⁴ A. C. Silveira, « A água como recurso e força motriz: salinas e moinhos de maré em Setúbal na Baixa Idade Média », dans R. Pontes et E. Dias Martins (dir.), *Anais do VII Encontro Internacional de Estudos Medievais – Idade Média: permanência, atualização, residualidade*, Fortaleza/Rio de Janeiro, Universidade Federal do Ceará/Associação Brasileira de Estudos Medievais, 2009, pp. 126-139. Idem, « Novos contributos para o estudo dos moinhos de maré no Estuário do Tejo: empreendimentos e protagonistas (séculos XIII-XVI) », dans A. Aguiar Andrade, H. Fernandes et J. L. Fontes (dir.), *Olhares sobre a História. Estudos oferecidos a Iria Gonçalves*, Lisboa, Caleidoscópio, 2009, p. 581-610.

de l'Escaut¹⁵. Couronnant ces recherches, une synthèse internationale sur l'évolution du littoral de la Mer du Nord vient d'apparaître¹⁶.

L'intensification du peuplement et de la mise en valeur des rivages de l'Atlantique du XI^e au XIII^e siècle a accru l'exposition des sociétés littorales aux risques naturels dans le contexte des changements climatiques des XIV^e et XV^e siècles qui préludent à l'entrée dans le Petit Âge glaciaire. Les chroniques ont souvent retenu les catastrophes naturelles, manifestations extrêmes mais ponctuelles, qui submergent et endommagent les ports et les aménagement littoraux (salines, pêcheries, digues protégeant les terres agricoles gagnées sur la mer). Les techniques d'analyse des sols développées par les Sciences de la terre et par l'archéologie sont capables aujourd'hui de rendre compte des transformations lentes du milieu (sédimentation, érosion). Les problèmes d'accès à certains ports et les difficultés d'exploitation des ressources marines et littorales résultant de ces phénomènes ont poussé les groupes humains qui les exploitent à mettre en œuvre des solutions techniques afin de remédier aux obstacles naturels, ce qui a généré la production de documents écrits (enquêtes, procès, mise en place d'une fiscalité spécifique...). La combinaison de sources archéologiques et textuelles rend possible l'analyse historique pour certains sites portuaires et secteurs de côtes qui constituent de ce point de vue des marqueurs privilégiés pour l'étude de l'évolution du trait de côte qui combine souvent des facteurs naturels et anthropiques¹⁷. L'histoire des digues et les polders bordant la mer du Nord constitue un sujet de recherche spécifique aux Pays-Bas au point d'avoir reçu un nom spécifique, la « waterstaatsgeschiedenis », et d'être dotée de moyens académiques propres comme en témoigne la nomination de la médiéviste Petra van Dam sur un poste de professeur extraordinaire dans cette discipline. A. de Kraker, T. Soens, B. Augustyn et D. Tys ont également contribué à l'avancée des recherches dans ce domaine¹⁸.

On peut ranger dans la rubrique « environnements maritimes et littoraux » les nombreuses études sur l'exploitation des ressources de la mer, la saliculture et la pêche. On dispose pour la France d'un bilan récent dressé lors du premier congrès du GIS Histoire maritime tenu à Lorient en 2009¹⁹. Les principales régions salicoles (Aunis, Saintonge, Baie de Bourgneuf, pays de Guérande) sont relativement bien connues (production, commercialisation...). Il en est de même de la saliculture au Portugal (Sétubal, Aveiro).

¹⁵ A. M. J. de Kraker, *De Westerschelde, een water zonder weerga: ontstaansgeschiedenis en kaartbeeld, havens, handel en scheepvaart, verkeer, verdrongen dorpen, oorlog en verdedigingswerken, natuur en milieu en andere aspecten van de Westerschelde*, Duerinck: Kloosterzande, 2002. Idem, « Domeinbeheer en waterstaatszorg, 1128-1796 », dans D. Vanclooster (dir.), *De Duinenabdij van Koksijde. Cisterciënsers in de Lage Landen*, Tielt, 2005, p. 86-117.

¹⁶ E. Thoen, G. J. Borger, A. M. J. de Kraker, T. Soens, D. Tys, L. Vervaeke et H. J. T. Weerts (dir.), *Landscapes or seascapes ? The history of the coastal environment in the North Sea area reconsidered*, Corn publication series 13, Turnhout, 2013.

¹⁷ M. Bochaca et J.-L. Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007.

¹⁸ Outre les travaux mentionnés dans les notes 15 et 16, voir les articles parus dans la revue spécialisée *Tijdschrift voor waterstaatsgeschiedenis*, ainsi que le numéro spécial de la revue *Jaarboek voor Ecologische Geschiedenis* (2001), intitulé « Tussen politiek, economie en ecologie: waterbeheer in het verleden », sous la direction de T. Soens et E. Thoen.

¹⁹ J.-L. Sarrazin, « L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique », dans *La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 227-248.

L'approvisionnement de l'Europe du nord-ouest (îles Britanniques, Irlande, Flandre, anciens Pays-Bas, Scandinavie) dépendant des salines de l'Europe méridionale, les travaux portent surtout sur le commerce du sel qui accompagne le développement du trafic maritime atlantique²⁰. En 2008, les médiévistes espagnols ont consacré leur congrès annuel à la pêche²¹. Outre la contribution fournie dans ce colloque, Juan Manuel Bello a publié à part une synthèse sur la pêche en Andalousie et aux Canaries²². La pêche le long du littoral cantabrique et galicien a été étudiée de façon détaillée à partir des statuts et des règlements des confréries de pêcheurs qui encadraient cette activité (navires et arts de pêche autorisés, formation des équipages, espèces capturées...). Quelques actes notariés éclairent les campagnes lointaines en Irlande et dans la mer de Barbarie²³. La pêche pratiquée à partir des ports anglais a suscité de nombreux travaux parmi lesquels ceux de James Barrett, Mark Gardiner et Maryanne Kowaleski offrent un aperçu de l'ensemble de la filière, de la capture à la commercialisation du poisson en passant par sa transformation²⁴. On trouve le pendant de ces études pour la rive continentale de la mer du Nord²⁵. Les fouilles réalisées dans le village de pêcheurs Walraversijde qui ont stimulé les études sur la pêche comme activité de base dans les sociétés littorales en Flandre²⁶. En France, comme dans les autres pays, les approches sont très morcelées si on excepte un essai de synthèse pour le golfe de

²⁰ On produisait du sel à l'embouchure de l'Escaut, par ébullition en utilisant la tourbe comme combustible, mais en quantités insuffisantes pour les besoins de la pêche hollandaise et zélandaise. Voir : K. A. H. W. Lenders, « Ecologische aspecten van de middeleeuwse zoutwinning in de Delta », *Jaarboek voor Ecologische geschiedenis*, 1999, p. 43-60.

²¹ *La pesca en la Edad Media*. Madrid, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2009.

²² J. M. Bello León, *La pesca en Andalucía y Canarias en el tránsito de la Edad Media a la Moderna (Siglos XV-XVI)*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea, 2008.

²³ B. Arízaga Bolumburu, « La Pesca en el País Vasco en la Edad Media », *Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, n° 3, 2000, p. 13-29. Idem, « Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular », dans *Las Sociedades urbanas en la España medieval*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2003, p. 195-242. Idem, « Gentes de mar en los puertos medievales del Cantábrico », dans J. A. Solórzano Telechea, M. Bochaca et A. Aguiar Andrade (dir.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2012, p. 19-44. E. García Fernández, « Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascos en la Edad Media », dans B. Arízaga Bolumburu et Jesús A. Solórzano Telechea (dir.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005, p. 257-294.

²⁴ J. H. Barrett (dir.), *Cod and herring : the chronology, causes and consequences of medieval sea fishing*, Oxford, Oxbow, 2013. M. Gardiner, « English and Hanseatic trading and fishing sites in medieval Iceland : report on initial fieldwork », *Germania*, n° 85, 2007, p. 385-427. Idem, « Medieval fishing and settlement on the Sussex coast », *Annual Report of the Medieval Settlement Research Group*, n° 16, 2001, p. 6-7. M. Kowaleski, « The Expansion of the south-western fisheries in late medieval England », *Economic History Review*, n° 53, 2000, 429-454. Idem, « The Commercialization of the sea fisheries of medieval England and Wales », *International Journal of Maritime History*, n° 15, 2003, p. 177-231. Idem, « The Seasonality of fishing in medieval Britain », dans S. G. Bruce (dir.), *Ecologies and economies in medieval and early modern Europe : studies in environmental history for Richard C. Hoffmann*, Leiden, Brill, 2010, p. 117-147.

²⁵ L. Sicking et D. Abreu-Ferreira, *Beyond the Catch. Fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic (900-1850)*, Leiden, Boston, Brill 2009. P. Holm et M. Bager, « The Danish Fisheries, c.1450 : Medieval and Early Modern Sources and their Potential for Marine Environmental History », dans P. HOLM, T. D. Smith et D. J. Starkey (dir.), *The exploited seas. New directions for marine environmental history*, St. John's, Terre-Neuve, International Maritime Economic History Association, 2001, p. 97-122.

²⁶ M. Pieters et alii (dir.), *Fishery, trade and piracy : fishermen and fishermen's settlements in and around the North Sea area in the Middle Ages and later*, VLIZ Special Publication, n° 15, Oostende, 2003. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ).

Gascogne²⁷. Enfin, parmi les recherches consacrées à la chasse à la baleine se détache celle de Vicki Ellen Szabo qui prend en compte les représentations de ce « monstre » dans l'Atlantique nord²⁸.

L'exploitation de la mer (pêche côtière et hauturière, commerce maritime) est conditionnée par la capacité technique des sociétés littorales à construire des embarcations et à les manœuvrer. Les navires, objet d'étude dans la lignée des travaux impulsés par Michel Mollat, ont continué à intéresser les historiens français jusqu'au début de la décennie 2000 avec l'exploitation de données archéologiques, textuelles et iconographiques (graffiti, vitraux, tapisserie de Bayeux)²⁹. La Normandie a bénéficié à elle seule de plus de la moitié des travaux réalisés. Pourtant la thématique, essentiellement fondée sur des études de cas, manque d'essais de synthèse et de mise en perspective et elle ne parvient pas à se renouveler. À la différence d'autres pays, il est vrai pour des périodes plus récentes si on excepte les navires vikings, la muséographie et l'archéologie navale, tant sous-marine qu'expérimentale, ne sont pas venues stimuler cette thématique avec l'aiguillon de la divulgation scientifique auprès du grand public. Aussi a-t-elle été quelque peu délaissée depuis une décennie. On observe une évolution comparable pour les îles Britanniques où, après une floraison de travaux dans la décennie 1990 (Ian Friel, D. M. Goodburn, Seán McGrail, Gustav Milne, Richard Unger), la veine s'épuise au début des années 2000. Il en est allé de même dans les pays scandinaves où le fort intérêt pour les navires vikings dans les années 1990 ne trouve pas un second souffle avec les recherches sur la cogge, même si la découverte de vestiges à Doel, près d'Anvers, a suscité une série de publications sur le sujet³⁰. L'étude des mentalités (représentations de la mer, langue et religiosité des gens de mer) comme celle des savoirs nautiques et des techniques de navigation constituent une alternative mais cette voie reste encore peu explorée³¹.

²⁷ M. Bochaca, B. Arízaga Bolumburu et A. Gallicé, « Les pêches maritimes dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge », *Revue d'Histoire maritime*, n° 15, 2012, *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*, p. 45-72.

²⁸ V. E. Szabo, *Monstrous Fishes and the Mead-Dark Sea: Whaling in the Medieval North Atlantic*, Leiden, Bstn, Brill, 2008.

²⁹ É. Ridet, « Navires et bateaux à clin dans les vitraux normands du XIII^e et du XIV^e siècle : essai d'identification », dans *Hommes et navires dans la lumière du vitrail normand*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île Tatihou, 2004, p. 51-64. É. Rieth, « La construction navale médiévale à clin en Normandie : le témoignage du Clos des galées à Rouen (1293-1418) », dans É. Ridet (dir.), *L'héritage maritime des Vikings en Europe de l'Ouest*, Caen, Université de Caen, 2002, p. 321-334.

³⁰ G. de Boe, G. et alii (dir.), « Travel technology and organisation in Medieval Europe », papers of the 'Medieval Europe Brugge 1997' Conference. I.A.P. Rapporten, 8. J. Vermeersch, « The cogs from Doel - multidisciplinary research on two medieval shipwrecks », dans J. Mees et alii (dir.), VLIZ Young Scientists' Day, Brugge, Belgium 25 February 2011 : book of abstracts, VLIZ Special Publication, n° 48, Oostende, 2011, p. 107. K. Vlierman, « The cog finds at Doel : state of affairs of accommodation, documentation and research », dans M. Pieters et alii (dir.), Colloquium : To sea or not to sea, VLIZ Special Publication, n° 32, Oostende, 2006, p. 31-32. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ).

³¹ À titre indicatif voir : M. Bochaca et B. Arízaga Bolumburu, « Marins, maîtres et propriétaires de navires à Bayonne à travers les ordonnances municipales du début du XIV^e siècle », dans P. Sturmel (dir.), *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2010, p. 45-53. M. Bochaca, « Sea travel at the end of the middle ages based on the account of the embassy to Spain and Portugal given by Roger Machado (1489) », *Mariner's Mirror*, t. 98, 2012, p. 436-447. Idem, « Navigation entre la France et l'Écosse d'après le récit de l'ambassade de Regnault Girard auprès de Jacques I^{er} Stuart (1434-1436) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 119, 2012, p. 35-54. M. Kowaleski, « The Demography of maritime communities in medieval England », dans M. Bailey et S. Rigby (dir.), *England in the age of the Black Death : essays in*

3.2. La reconfiguration des échanges autour des villes portuaires

D'un point de vue topographique et économique, la spécificité de la ville portuaire tient à la présence d'un port mais les historiens ne se sont guère emparés du port comme d'un objet d'étude à part entière pour comprendre son articulation spatiale avec la ville qui l'abrite et la manière dont il interagît avec elle. Ce pan de la réflexion a été laissé aux archéologues qui ont promu une « waterfront archaeology » et sont à l'origine d'avancées intéressantes lorsque des conditions de fouilles favorables se présentaient à eux comme le montrent les exemples de Dublin à l'époque viking et de Londres du X^e au XV^e siècle³². Dans les années 1990, sous l'influence du Norvégien Ole Crumlin-Pedersen, fondateur du Viking Ship Museum de Roskilde, la topographie portuaire et le rôle économique des ports scandinaves ont occupé des chercheurs comme Jan Bill³³. Ailleurs, à défaut de données nouvelles fournies par l'archéologie, les historiens n'ont guère cherché à mieux exploiter les textes disponibles et ils sont peu nombreux à avoir tenté des analyses régressives à partir des sources planimétriques et iconographiques d'époque moderne pour approcher la physionomie des ports à la fin du Moyen Âge. Parmi les rares tentatives on peut signaler l'atlas de villes de Vasconia, dont malheureusement seul le volume 1 consacré à Bilbao et aux villes de la Biscaye est paru à ce jour³⁴, et, pour le Portugal, la synthèse de Maria Luisa Blot³⁵. En Belgique les études de ce type menées sur Oostende et plus encore sur Anvers commencent à dater³⁶. Mais dans la plupart de ces études le port proprement dit (topographie, infrastructures, hommes, activités...) demeure souvent dans l'ombre.

Les études sur le commerce maritime qui ont été portées avant 1990 par la vague de l'école des Annales et animée en particulier par Michel Mollat, ses élèves et ses émules, se

honour of John Hatcher, Turnhout, Brepols, 2012, p. 74-97. Idem, « The French of England : a maritime lingua franca ? », dans J. Wogan-Browne et alii (dir.), *Language and Culture in Medieval Britain: The French of England, c. 1100-c. 1500*, York, York Medieval Press, 2009, p. 103-117. Idem, « The Shipmaster as entrepreneur in medieval England », dans B. Doods et C. Liddy (dir.), *Commercial activity, markets and entrepreneurs in the Middle Ages*, Woodbridge, Boydell Press, 2011, p. 165-182. Idem, « Working at sea : maritime recruitment and remuneration in medieval England », dans S. Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare. Secoli XIII-XVIII*, Florence, Le Monnier, 2006, p. 907-936. WARD, Robin M., *The World of the medieval shipmaster : law, business, and the sea, c. 1350-c. 1450*, Woodbridge, Boydell and Brewer, 2009. *Un mar de historia, Cuadernos del CEMYR*, n° 15, 2007 (Universidad de La Laguna). P. Prétou, « Satan comme maître à bord : la damnation maritime dans les manuscrits français de la fin du Moyen Âge », dans P. Prétou et D. Roland (dir.), *Fureur et cruauté des capitaines en mer*, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 154-169.

³² A. Halpin, *The Port of medieval Dublin : archaeological excavations of the civic offices Winetavern St., Dublin, 1993*, Dublin, Four Courts Press, 2000. G. Milne, *The Port of medieval London*, Stroud, Tempus Press, 2003.

³³ J. Bill, « Port topography in medieval Denmark », dans J. Bill et B. L. Clausen (dir.), *Maritime Topography and the Medieval Town*, Copenhagen, 1999, p. 251-261.

³⁴ B. Arizaga Bolumburu et S. Martínez Martínez, *Atlas de las villas medievales de Vasconia : Bizkaia*, San Sebastián, Eusko Ikaskuntza, 2006.

³⁵ M. L. Blot, « Os Portos na Origem dos Centros Urbanos. Contributo para a Arqueologia das Cidades Marítimas e Flúvio-Marítimas em Portugal », *Trabalhos de Arqueologia*, n° 28, Lisboa, 2003.

³⁶ O. Debaere, *Stedenatlas : Oostende: een topografisch overzicht van de ontwikkelingen van een fel begeerde havenstad*. Unpublished MA-thesis, Gent, RUG, 1993. L Voet, G Asaert, H Soly, A Verhulst, F. de Nave, *De stad Antwerpen van de romeinse tijd tot de 17de eeuw : Topografische Studie rond het plan van Virgilius Bononiensis 1565*, Bruxelles, Crédit Communal de Belgique, 1978.

sont poursuivis jusqu'à nos jours avec des centres d'intérêts variés et une intensité diverse selon les régions. L'effort a été constant et régulier dans le temps pour le Portugal. Aux travaux « classiques » sur le commerce maritime d'une ville portuaire³⁷ sont venus s'ajouter d'autres avec des focales différentes : les relations anglo-portugaises³⁸, les relations entre la Flandre et le Portugal³⁹ ou la projection atlantique du Portugal à travers le commerce maritime⁴⁰. Il en a été de même pour les îles Britanniques, principalement pour l'Angleterre, avec une floraison d'études sur Londres, Bristol, Exeter, Ipswich, Newcastle, Southampton, le tout couronné par un volume de synthèse dans la *Urban History of England*⁴¹.

Quelques thèmes nouveaux ont émergé avec la prise en compte des interactions entre les villes portuaires et leur arrière-pays ou hinterland. Certaines approches ont porté sur le rôle et l'attraction du marché urbain à l'exemple d'Exeter et de Londres⁴², d'autres sur l'influence économique mesurée à l'aune de l'activité des marchands et de leur clientèle⁴³ ou bien encore les relations entre la ville portuaire et ses proches campagnes à l'exemple d'Anvers et de Bordeaux⁴⁴. Depuis le début des années 2000 les transports et les routes maritimes ont retenu l'attention des historiens et des archéologues scandinaves, souvent pour en dresser des atlas (Anton Englert, Jan Bill, Christer Westerdahl, Nils Hybel). L'étude des hinterlands des ports de l'Andalousie a progressé à partir de la documentation relative à l'équipement et à l'approvisionnement des premières flottes vers les Indes occidentales (E. Aznar Vallejo). Le contrôle exercé par les villes portuaires sur leur juridiction maritime, fluviale et terrestre relève autant que des enjeux et des stratégies de pouvoirs sur les littoraux⁴⁵.

³⁷ A. J. Morais BARROS, *Porto. A construção de um espaço*, op. cit. M. Tranchant, *Le commerce maritime de La Rochelle*, op. cit.

³⁸ W. R. Childs, « Anglo-Portuguese Trade in the Fifteenth Century », *Transactions of the Royal Historical Society*, vol. 2, 1992, p. 195-219. Idem, « Anglo-Portuguese relations in the fourteenth century », dans J. L. Gillespie (dir.), *The Age of Richard II*, New York, Sutton Publishing, 1997, p. 27-49.

³⁹ J. Paviot, *Portugal et Bourgogne au XV^e siècle (1384-1482). Recueil de documents extraits des archives bourguignonnes*, Lisbonne-Paris, 1995.

⁴⁰ F. Miranda, *Portugal and the Medieval Atlantic*, op. cit.

⁴¹ M. Kowaleski, « Port towns in medieval England and Wales », dans D. Palliser (dir.), *The Urban history of Britain*, vol. 1, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, p. 467-494. D. Ditchburn, « Port towns in Scotland 1300-1540 », *Ibidem*, p. 495-504.

⁴² M. Kowaleski, *Local markets and regional trade in medieval Exeter*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995.

⁴³ M. Bochaca, *Les marchands bordelais au temps de Louis XI. Espaces et réseaux de relations économiques*, Bordeaux, Ausonius, 1998.

⁴⁴ M. Limberger *Sixteenth-century Antwerp and its rural surroundings. Social and Economic Changes in the Hinterland of a Commercial Metropolis (ca. 1450 – ca. 1570)*, Turnhout, Brepols, 2008. *Studies in European Urban History (1100-1800) (SEUH 14)*. M. Bochaca, *La banlieue de Bordeaux. La formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250 - vers 1550)*, Paris, L'Harmattan, 1994. Idem, *Villes et structuration de l'espace en Bordelais (fin de l'Antiquité - milieu du XVI^e siècle)*, Habilitation à Diriger des Recherches, inédite, Université de Lyon 2, 2000.

⁴⁵ B. Arízaga Bolumburu, « Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media », dans B. Arízaga Bolumburu et J. A. Solórzano Telechea (dir.), *Ciudades y villas del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005, p. 17-57. M. Bochaca, « El control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo XIII al XV : jurisdicciones y estructuración del espacio », dans B. Arízaga Bolumburu et J. A. Solórzano Telechea (dir.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, Instituto de estudios Riojanos, 2005, p. 91-113. Idem, « Libourne et le commerce du sel dans la basse vallée de la Dordogne à la fin du Moyen Âge : enjeux et conflits », dans J.-C. Hocquet et J.-L.

3.3. Mer et littoraux dans les stratégies des pouvoirs

Ces aspects ont été abordés sous des angles divers et ont donné lieu à des développements inégaux selon les pays : étude des pouvoirs s'exerçant sur les littoraux, les villes portuaires et les gens de mer ; réflexion autour des notions de frontières de mer, de défense des littoraux et de contrôle des étrangers dans les villes portuaires ; analyse des politiques navales (guerre, course et piraterie).

La dispersion des approches est manifeste dans le domaine de l'encadrement des hommes, des activités et des territoires. En France les historiens se sont intéressés aux droits et aux revenus publics détenus sur le littoral et les eaux proches de la côte par différentes institutions, qu'elles soient royales, seigneuriales ou municipales. Certaines études ont pris place plus ou moins ouvertement dans la réflexion amorcée sur la formation de l'État moderne à la fin du Moyen Âge avec le déploiement de la puissance souveraine sur les rivages du royaume⁴⁶. D'autres, qui procèdent davantage d'une approche monographique, se sont surtout attachés à décrire les pouvoirs administratifs, fiscaux et judiciaires exercés par un seigneur ou une municipalité⁴⁷. Quelques approches plus ciblées ont porté sur le droit d'épave ou de bris en Bretagne et en Normandie⁴⁸ ainsi qu'aux sauf-conduits destinés à s'en prémunir à l'exemple des brefs émis par le duc de Bretagne⁴⁹. Dans le nord de la péninsule Ibérique l'attention s'est portée sur la juridiction exercée par les conseils urbains sur les bras de mer délimitant le détroit municipal ainsi que sur les eaux côtières proches, en particulier pour y faire respecter le privilège de *carga y descarga* qui conférait à leur

Sarrazin (dir.), *Le sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 235-243. M. Bochaca et B. Arízaga Bolumburu, « Bayona y el control del curso inferior del Adour del siglo XV al principio del siglo XVI », dans M. del Val Valdivieso (dir.), *Musulmanes y Cristianos frente al agua en las ciudades medievales*, Santander, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2008, p. 215-236.

⁴⁶ P. Prétou, « La sûreté judiciaire des ports gascons au lendemain de la conquête française : 1443-1463 », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008, *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*, p. 119-133. J.-L. SARRAZIN, « L'État et la seigneurie : le contrôle du littoral poitevin à la fin du Moyen Âge », dans G. Le Bouëdec (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000, p. 29-40.

⁴⁷ É. Barré, « Les droits de port dans le Cotentin au Moyen Âge », *Revue de la Manche*, t. 36, 1994, p. 7-16. Idem, « Les droits maritimes de l'évêque de Bayeux au Moyen Âge », *Bulletin de la Société des sciences, arts et belles-lettres de Bayeux*, t. 32, 2000, p. 65-78. M. Casset, « Droit et droits sur le littoral de la baie du Mont Saint-Michel au Moyen Âge (XI^e-XV^e siècles), dans V. Gazeau et J.-M. Augustin (dir.), *Coutumes, doctrine et droit savant*, Poitiers, 2007, p. 89-104. J. Guez, « Les religieux de Fécamp, seigneurs de la mer à la fin du XV^e siècle », dans *Les Normands et la mer*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'Île Tatihou, 1995, p. 346-351.

⁴⁸ É. Barré, « Le droit d'épave une aubaine », *Chronique d'histoire maritime*, n° 67, décembre 2009, p. 109-126. L. Moal, « À propos du droit de bris : un exemple de solidarité anglo-bretonne ? (Morlaix, 1501) », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. CXXXIV, 2005, p. 211-228. J. Musset, « Le droit de varech dans la coutume rédigée de Normandie (1583) et ses commentateurs », dans *Les Normands et la mer*, *op. cit.*, p. 396-400.

⁴⁹ A. Gallicé et L. Moal, « Les brefs de Bretagne : un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché de Bretagne (XII^e-XV^e siècle) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 119, 2012, p. 81-108.

port le monopole du trafic maritime dans la zone⁵⁰. Le rôle des confréries de pêcheurs qui contrôlaient la pêche dans ces mêmes espaces a également été abordé⁵¹. L'activité en lien avec la mer d'une frange importante de la population de ces villes trouve aussi un écho dans les conflits avec les élites urbaines à propos de l'approvisionnement du marché urbain en poisson frais ou de l'accès aux responsabilités municipales⁵². La « maritime law », c'est-à-dire les Rôles d'Oléron et leur application à la fin du Moyen Âge, a constitué une voie de recherche spécifique en Angleterre et en Écosse⁵³ qui n'a pas son pendant dans les autres pays (France, Castille et Portugal) si on excepte les travaux de Margarita Serna Vallejo⁵⁴. Sur la façade maritime sud de la Castille une attention toute particulière a été portée à la lutte entre les pouvoirs royaux, seigneuriaux et municipaux pour le contrôle juridictionnel et l'exploitation des ressources économiques du territoire.

La notion de frontière doit être prise ici dans son acception médiévale. Si on excepte le partage des zones d'expansions maritimes respectives du Portugal et de la Castille de part et d'autre du méridien pris pour référence lors du traité de Tordesillas (1494), il ne s'agit pas d'une ligne nettement définie mais plutôt d'une « zone tampon » considérée comme le prolongement des pouvoirs banaux s'exerçant sur la côte, sans pour autant aboutir à la formulation claire d'un concept d'« eaux territoriales ». Dans le prolongement du droit romain, la mer reste considérée comme un espace public ouvert. C'est en Normandie et en Bretagne du fait du vis à vis conflictuel avec l'Angleterre de part et d'autre de la Manche que la question de la frontière de mer s'est posée avec le plus d'acuité⁵⁵. À défaut de pouvoir repérer et arrêter l'ennemi loin des côtes en haute mer, il s'est avéré nécessaire de

⁵⁰ J. Añibarro Rodríguez, *Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar*, op. cit. B. Arizaga Bolumburu, « La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico », *Historia, Instituciones y Documentos*, 35, 2008, p. 25-43. B. Arizaga Bolumburu et M. Bochaca, « Caractères généraux des villes portuaires du nord de la péninsule Ibérique », dans *Ports Maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Paris, Publications de La Sorbonne, 2005, p. 63-78. J. A. Solórzano Telechea et L. Fernández González, *Conflictos jurisdiccionales entre la villa de Santander y el Marquesado de Santillana en el siglo XV*, Santander, Fundación Marcelino Botín, 1996. J. A. Solórzano Telechea « Territorio urbano y conflicto político en Cantabria : la lucha por el control del espacio marítimo y terrestre entre las villas de Santander y Santillana en el siglo XV », *Cuadernos de Historia de España*, t. LXXXV-LXXXVI, 2012, 735-750.

⁵¹ Voir *supra* note 18.

⁵² J. A. Solórzano Telechea, *Santander en la Edad Media. Patrimonio, parentesco y poder*, Santander, Universidad de Cantabria, 2002.

⁵³ E. Frankot, *Of Law of Ships and Shipmen. Medieval Maritime Law and Its Practice in Urban Northern Europe*, Edinburgh, Edinburgh University Press, 2012. W. Sayers, « Chaucer's shipman and the law marine », *The Chaucer Review*, n° 37, 2002, p. 145-158. R. M. Ward, *The World of the medieval shipmaster*, op. cit., p. 20-26.

⁵⁴ M. Serna Vallejo, *Los "Rôles d'Oléron" : el "coutumier" marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2004.

⁵⁵ M. Arnoux et J. Bottin, « La Manche, frontière, marché ou espace de production ? Fonctions économiques et évolution d'un espace maritime (XIV^e - XVII^e siècles) », dans S. Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del Mare, ricchezza dal mare (secc. XIII-XVIII)*, Florence, Atti della « trentasettesima settimana di studi dell'Istituto Datini », 2006, p. 875-905. J.-C. CASSARD, « Frontière de mer et marine ducale : l'exemple breton, fin du XV^e et début du XVI^e siècle », dans J.-P. Bois (dir.), *Défense des côtes et cartographie historique*, Paris, CTHS, 2002, p. 33-51. Idem, « La gestation d'une frontière de mer observée depuis la Bretagne armorique », dans M. Catala, D. Le Page et J.-C. Meuret (dir.), *Frontières oubliées, frontières retrouvées. Marches et limites en France et en Europe, Enquêtes et documents*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 101-118.

Voir aussi : B. Arizaga Bolumburu, « La perception de la frontière en Guipúzcoa au Moyen Âge », dans D. Menjot (dir.), *Les villes frontières. Moyen Âge - époque moderne*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 129-144.

renforcer les dispositifs de surveillance et d'alerte, tel le guet de la mer en Aunis et Saintonge, et de fortifier les accès des ports⁵⁶. Les villes du nord de la péninsule Ibérique s'étaient vu concéder par le roi une juridiction maritime pouvant atteindre 10 lieues vers le large⁵⁷. Cela devait correspondre plus ou moins à la portée de la « vue » dont Pierre Garcie dit Ferrande fixe la longueur à 7 lieues marines dans son *Grant routtier de la mer*. Dans le sud de la péninsule Ibérique, le voisinage entre chrétiens et musulmans mais aussi entre chrétiens relevant de différentes couronnes pose la question de la frontière maritime et des modes d'existence de part et d'autre, tandis que l'expansion maritime atlantique au XV^e siècle ouvre une nouvelle frontière océanique⁵⁸.

La perméabilité de la frontière de mer se mesure à la présence des étrangers (marchands et marins) dans les villes portuaires qui est allée croissante avec le développement du commerce maritime. Certains sont de passage le temps des affaires, d'autres s'installent pour une période plus ou moins longue, jusqu'à faire souche et s'intégrer. Les étrangers constituent tout à la fois des partenaires économiques nécessaires et une menace potentielle pour les locaux sous la forme de concurrents commerciaux tandis que leur nombre peut constituer une menace pour l'ordre public et la sécurité⁵⁹. Ils ont été observés de préférence dans les grandes villes comme Londres ou Bruges et à travers les communautés les plus nombreuses (Italiens, Hanséates) car leur présence y est mieux documentée d'autant que le prince leur accorde des privilèges, est sollicité pour régler les problèmes qui les concernent et fait appel à eux pour se procurer des liquidités⁶⁰. Dans le cas de Bruges, il existe une longue tradition historiographique sur les communautés marchandes, que ce soient les travaux sur les communautés marchandes en général ou ceux sur des nationalités spécifiques comme les marchands ibériques, les Hanséates, les Anglais et les Italiens⁶¹. La

⁵⁶ M. Tranchant (dir.), *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*, *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008.

⁵⁷ Voir *supra* note 40.

⁵⁸ E. Aznar Vallejo, « Castilla y la frontera atlántica durante la Baja Edad Media », *La apertura de Europa al mundo atlántico*, Vitoria, 2011, p. 39-67. Idem, « La guerra de allende. Condicionantes mentales y técnicos de la nueva frontera », *XXXI Semana de Estudios Medievales (Guerra y Diplomacia en la Europa Occidental 1280-1480)*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2005, p. 83-115. M. Flores Díaz, « La concepción del mar como frontera en los textos jurídicos del siglo XIII en las coronas de Castilla y Aragón », *II Estudios de Frontera : Actividad y vida en la frontera. Congreso celebrado en Alcalá la Real*, Jaén, Diputación Provincial de Jaén, 1998, p. 245-255.

⁵⁹ Tour d'horizon de l'Europe atlantique et études de cas dans M. Tranchant (dir.), *Au risque de l'étranger : le protéger et s'en protéger dans les sociétés littorales de l'Europe atlantique au Moyen Âge et à l'Époque moderne*, *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, 2010. Voir aussi : L. Moal, *L'étranger en Bretagne au Moyen Âge*, *op. cit.*

⁶⁰ J. L. Bolton (dir.), *The Alien communities of London in the fifteenth century : the subsidy rolls of 1440 and 1483-4*, Stamford, Richard III and Yorkist History Trust and Paul Watkins, 1998. H. L. Bradley, *The Italian community in London 1350-1450*, Thèse de doctorat en histoire, University of London, 1992. H. L. Bradley (dir.), *The Views of the hosts of alien merchants 1440-1444*, London, London Record Society, XLVI, 2012. M. Kowaleski, « 'Alien' encounters in the maritime world of medieval England », *Medieval Encounters*, n° 13, 2007, p. 96-121. K. Kim, *Aliens in medieval law : the origins of modern citizenship*, New York, Cambridge University Press, 2000.

⁶¹ B. Blondé, O. Gelderblom et P. Stabel, « Foreign merchant communities in Bruges, Antwerp and Amsterdam », dans D. Calabi (dir.), *Cultural exchange in early modern Europe*, t. 2, *Cities and cultural exchange in Europe, 1400-1700*, Cambridge, 2007, p. 154-174. H. Casado Alonso, « La nation et le quartier des Castellans de Bruges (XV^e-XVI^e siècles) », *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, 1996, t. 133, p. 61-77. N. Jörn, W. Paravicini, W. et H. Wernicke (dir.), *Hansekaufleute in Brügge, Teil 4: Beiträge*

forte présence des marchands castillans à l'échelle de l'Europe atlantique et à un degré moindre celle des Portugais a permis de poser la question du fonctionnement de réseaux marchands dans le cadre de sociétés et avec la maîtrise de techniques commerciales et financières qui n'étaient pas l'apanage des seuls Italiens à la fin du Moyen Âge⁶².

Dans un registre différent, les questions touchant la puissance navale et la guerre sur mer ont continué à intéresser les historiens. Dans les pays scandinaves, les flottes de guerre – le système norrois du *leding* – ont donné lieu à quelques travaux depuis le milieu des années 1990⁶³. Au Danemark, l'intérêt pour l'espace baltique ou la mer du Nord va de pair avec la redécouverte de l'*imperium* danois de la fin du Moyen Âge (Nils Hybel). Mais les chercheurs peinent à sortir des études « vikings » et à se lancer dans des questionnements politiques et militaires plus larges. En Angleterre ces études ont connu un important développement avec la poursuite de la réflexion amorcée dès avant les années 1990 sur la naissance de la Navy dont les historiens ont cherché les antécédents à la fin du Moyen Âge⁶⁴. La nécessité d'assurer les liaisons maritimes entre les possessions insulaires et continentales des rois d'Angleterre, surtout après la perte de la Normandie, puis la conduite de l'effort de guerre contre le roi de France posent le problème d'un « gouvernement à distance » avec l'acheminement des agents du pouvoir, des troupes, des nouvelles. La mobilisation au service du pouvoir royal des moyens navals anglais, en particulier ceux des Cinque Ports, normands lorsque le duché est sous contrôle anglais, et bayonnais a été abordée⁶⁵. La place de Calais à partir de 1347 a également intéressé les historiens de part et d'autre de la Manche⁶⁶. Dès la première moitié du XIII^e siècle les rois de Castille se

der Internationalen Tagung in Brügge April 1996 (Kieler Werkstücke - Volume 13) Frankfurt/M., Berlin, Bern, Bruxelles, New York, Wien, 2000.

⁶² H. Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio : la presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, Cajacirculo, 2003. F. Miranda, *Portugal and the Medieval Atlantic*, op. cit.

⁶³ N. Lund, *Lið, leding og landeværn. Hær og samfund i Danmark i ældre middelalder*, Roskilde, The Viking Ship Museum, 1996. A. Nørgård Jørgensen et alii (dir.), *Maritime warfare in northern Europe. Technology, organisation, logistics and administration, 500 BC-1500 AD*. Copenhagen, National Museum of Denmark, 2002.

⁶⁴ G. Cushway, *Edward III and the war at sea : the English navy, 1327-1377*, Woodbridge, Boydell Press, 2011. J. Gillingham, « Richard I, galley-warfare and Portsmouth : the beginning of a royal navy », dans M. Prestwich, R. H. Britnell et R. Frame (dir.), *Thirteenth-century England*. Woodbridge, Boydell Press, 1997, p. 1-15. D. Loades, *The Tudor Navy : An administrative, political and military history*, Aldershot, Scolar Press, 1992. S. Rose, *Southampton and the navy in the age of Henry V*, Winchester, Hampshire County Council, 1998.

⁶⁵ G. Draper, *Rye : the history of a Sussex Cinque Port to 1660*, P. Chichester, Phillimore, 2009. M. Kowaleski, « The Medieval Cinque Port of Hythe », *Romney Marsh irregular*, n° 38, 2011, p. 4-13. M. Mercer, « The Administration of the Cinque Ports in the early Lancastrian period », dans P. W- Fleming et K. Dockray (dir.), *People, Places and Perspectives : Essays on Later Medieval and Early Modern England in Honour of Ralph A. Griffiths*, Stroud, Nonsuch, 2005, p. 47-67. D. G. Sylvester, *Maritime communities in pre-plague England : Winchelsea and Cinque Ports*, op. cit. S. Rose, « The Bayonne galleys », dans M. Duffy (dir.), *Naval Miscellany VI*, Aldershot, Navy Records Society, 2003, p. 23. 2009. Voir aussi les articles de S. Rose et de C. Lambert dans R. Gorski (dir.), *Roles of the sea in medieval England*, Woodbridge, Boydell and Brewer, 2012, p. 41-58 et 59-78.

⁶⁶ D. Grummitt, « *The Calais garrison : war and military service in England, 1436-1558* », Woodbridge, Boydell Press, 2008. C. L. Lambert, « Edward III's siege of Calais : a reappraisal », *The Journal of Medieval History*, n° 37, 2011, p. 245-256. S. Rose, *Calais : an English town in France, 1347-1558*, Woodbridge, Boydell Press, 2008. S. Curveiller, « La présence anglaise à Calais au Moyen Âge », *Bulletin historique et artistique du Calaisis*, vol. 140-141, 1995, p. 1-16. A. Derville, « Une ville vers 1300 Calais », *Revue du Nord*, vol. 72, 1990, p. 737-756. B. Schnerb, « Un projet d'expédition contre Calais (1405) », dans S.

soucient eux aussi de disposer de moyens navals pour lutter contre les musulmans ce qui les a amenés à jeter les bases d'une politique navale. Si l'effort n'a pas été constant dans le temps, il leur a permis de mobiliser lorsque le besoin s'en faisait sentir des moyens matériels et humains conséquents en particulier à partir de l'arsenal de Séville⁶⁷. Le roi pouvait aussi compter sur un fort potentiel naval privé dont le gros des forces était constitué par les navires, les équipages et les armateurs « biscayens » au sens large du terme. Présents dans l'Atlantique proche et en Méditerranée, ces marins participent aussi activement à l'expansion atlantique auprès de Christophe Colomb (Consuelo Varela). L'expansion atlantique portugaise soutenue par la monarchie a continué à susciter des travaux mais avec une inflexion de la problématique.

Espace disputé, la mer est aussi un espace d'affrontement. La guerre sur mer, menée directement par le souverain et ses représentants ou par le truchement de particuliers qui arment en course en son nom, ainsi que les dérives – même si la notion de « piraterie » mériterait d'être repensée avec soin pour le Moyen Âge⁶⁸ – a continué à susciter de nombreuses études pour l'Angleterre, tandis que ces questions ont connu un regain d'intérêt récent pour la France⁶⁹, les anciens Pays-Bas et la Castille⁷⁰. Toutes ces interrogations renvoient au renforcement de la justice souveraine dans les différents États européens qui, à défaut de pouvoir s'emparer des litiges survenus en mer en vertu d'un argument territorial (*ratione loci*) s'en saisissent *ratione personae* ou *ratione materiae* à partir des institutions judiciaires installées dans les ports. Au-delà de l'étude du contrôle des espaces littoraux et des mers bordières par les justices souveraines les travaux menés sur les amirautés⁷¹ contribuent à la réflexion sur l'émergence de « politiques navales » par

Curveiller et A. Lottin (dir.), *Les champs relationnels en Europe du Nord et du Nord-ouest des origines à la fin du Premier Empire*, Calais, 1994, p. 179-192.

⁶⁷ M. A. Ladero Quesada, « La Armada de Vizcaya (1492-1493) : Nuevos datos documentales », *En la España Medieval*, t. 24, 2001, p. 365-394. F. Pérez Embid, « La marina real castellana en el siglo XIII », *Anuario de Estudios Americanos*, t. 6, 1969, p. 141-185. J. M. Bello León et A. Martín Perera, *Las atarazanas de Sevilla a finales de la Edad*, Madrid-Murcia, SEEM, 2012.

⁶⁸ E. Aznar Vallejo, « Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la Baja Edad Media », *En la España Medieval*, t. XX, 1997, p. 407-419. J. H. Barrett, « The Pirate fishermen : The political economy of a medieval maritime society », dans B. B. Smith et alii (dir.), *West over sea : studies in Scandinavian sea-borne expansion and settlement before 1300*, Leiden, Brill, p. 299-340. J. M. Bello León, « Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos », *Historia, Instituciones, Documentos*, t. 23, 1996, p. 63-97. G. Buti et P. Hrodej (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, Paris, CNRS, 2013. D. Ditchburn, « Piracy and war at sea in late medieval Scotland », dans T. C. Smout (dir.), *Scotland and the sea*, Edinburgh, J. Donald Publishers, 1992, p. 35-53. P. García Cañón et V. Medrano Fernández, « Piratería vizcaína contra navíos portugueses en el siglo XV : el caso de Juan de Bermeo », *Iacobvs. Revista de Estudios Jacobeos y Medievales*, t. 21-22, 2006, p. 307-326. K. L. Gruffydd, « Piracy, privateering and maritime Wales during the later Middle Ages (part 1) », *Maritime Wales*, n° 24, 2003, p. 24-40. H. Michéa, « Actes de piraterie dans les eaux du Per-ar-Bed au Moyen Âge, 1481 », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. CXX, 1991, p. 203-213.

⁶⁹ M. Augeron et M. Tranchant (dir.), *La violence et la mer (XII^e-XIX^e siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004. S. Curveiller, D. Clauzel et C. Leduc (dir.), *Le Déroit : zone de rencontres ou zone de conflits*, *Bulletin historique et artistique du Calaisis*, t. 173, 2001. M. Russon, *Les côtes guerrières*, op. cit.

⁷⁰ E. Aznar Vallejo, « La guerra naval en Castilla durante la baja Edad Media. Perspectivas historiográficas e investigadoras », *Cuadernos monográficos del Instituto de historia y Cultura Naval*, t. 56, 2008, p. 39-62.

⁷¹ E. Aznar Vallejo, « Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno. El papel del Almirantazgo », *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Granada, 2001, pp. 59-95. J. M. Calderon Ortega, *El Almirantazgo de Castilla Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Madrid, 2003. F. Pérez Embid,

ces mêmes pouvoirs souverains même s'il convient-il de rester prudent sur cette notion au Moyen Âge dans la mesure où les princes manquent de moyens navals propres et permanents⁷².

4. Conclusions

Au cours des trente dernières années de recherches en histoire médiévale sur l'économie, la société et les relations entre les États de l'Europe atlantique ont progressé en ordre dispersé, à des rythmes divers selon les sujets et, la plupart du temps, sans que les historiens qui les ont portées revendiquent ouvertement leur appartenance à un courant historiographique s'identifiant à l'histoire maritime. La présentation d'un bilan organisé autour des trois grandes thématiques du colloques crée un semblant de cohérence qui est trompeur. Les avancées individuelles ont été significatives mais c'est sans doute dans une appréciation plus globale dans laquelle la notion d'histoire maritime prendrait un sens que des progrès pourraient être réalisés. Il faudrait pour cela dépasser les études de cas locaux et régionaux pour tendre vers des synthèses nationales et déboucher sur des approches comparatives à l'échelle de la façade atlantique de l'Europe tout en développant les travaux sur les articulations avec les mers intérieures (Baltique et Méditerranée). L'ampleur de la tâche suppose des approches collectives et pluridisciplinaires, plaçant au centre de la réflexion la définition des concepts et le traitement des sources, conduites dans le cadre de projets structurés permettant d'étudier l'Atlantique comme un espace divers mais constituant un tout et qui partage des synergies et des conjonctures communes. Peut-on aller vers une « histoire atlantique » alors que l'Europe s'ouvre plus largement au monde et connaît une première expérience de globalisation ? C'est dans ce cas vers une histoire conçue sur le temps long qu'il faut regarder, dans laquelle le Moyen Âge aurait toute sa place en tant que séquence chronologique au sein d'un processus global et ne se réduirait plus à un simple *terminus a quem*.

« El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe », *Anuario de Estudios Americanos*, t. I 1944, p. 1-170. M. Flores Díaz, « El Almirantazgo castellano y sus normas de conducción : las Leyes de Layrón y el Mediterráneo », *El Mediterráneo. Hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España. V jornadas de Historia Militar*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998, p. 295-306.

D. Simpkin, « Keeping the seas: England's admirals, 1369-1389 », dans R. Gorski (dir.), *Roles of the sea*, op. cit., p. 79-102. Le Bouëdec Gérard (dir.), *L'amirauté en Bretagne, des origines à la fin du XVIII^e siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel*, L'amirauté de Bretagne des origines à la Révolution, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012. M. Jones, « L'Amirauté et la défense des côtes de Bretagne à la fin du Moyen Âge », dans J.-P. Bois (dir.), *Défense des côtes et cartographie historique*, Paris, CTHS, 2002, p. 17-32.

⁷² J. Paviot, *La politique navale des Ducs de Bourgogne*, op. cit.